

SANKSI BAGI PELAKU TINDAK PIDANA DI DALAM PESAWAT UDARA SELAMA PENERBANGAN¹

Oleh: Jessica A. Amin²

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui bagaimana bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan dan bagaimana sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan. Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif dapat disimpulkan bahwa: 1. Bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yakni melakukan perbuatan asusila, melanggar ketertiban dan ketentraman dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara dan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, Perbuatan-perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana. 2. Sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan dipidana dengan pidana penjara atau pidana denda sesuai dengan tindak pidana yang dilakukan. Sanksi pidana penjara yang diberlakukan mulai dari paling singkat 1 tahun dan paling lama 15 tahun penjara dan Pidana denda paling sedikit Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah) dan paling banyak Rp 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam kurun waktu kurang dari satu dekade, transportasi udara nasional maupun internasional tumbuh sangat pesat. Pertumbuhan transportasi tersebut sudah pasti membawa dampak positif bagi kesejahteraan umat manusia, karena dengan pertumbuhan tersebut transportasi udara nasional maupun internasional dapat dimanfaatkan untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan.³

Transportasi udara internasional dapat digunakan untuk memperpendek jarak antarnegara, saling mengunjungi antarbangsa dan mempererat persahabatan antarnegara sebagai salah satu sumber devisa negara, namun demikian pertumbuhan transportasi udara tersebut juga dapat digunakan sebagai sarana untuk melarikan diri ke negara lain yang sesuai dengan ideologi politik mereka, melakukan kejahatan untuk memperkaya diri sendiri, melakukan tindakan teroris, minta suaka politik negara lain, melarikan diri dari kejaran ancaman hukuman yang tiba gilirannya akan mengancam keselamatan, ketertiban, keteraturan transportasi udara dan mengancam jiwa para penumpang, menghancurkan harta benda yang diangkut dengan pesawat udara serta merongrong pertumbuhan transportasi udara nasional maupun internasional, karena itu negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sepakat mengesahkan Konvensi Tokyo 1963 yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963.⁴

Khusus mengenai pembahasan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan baru dimulai tahun 1950 yang kemudian disahkan dalam Konferensi diplomatik di

¹ Artikel Skripsi

² NIM 090711274

³ H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)*. Ed. I. Cetakan ke-I. PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2012, hal. 27.

⁴ Ibid, hal. 127-128.

Tokyo tahun 1963 di bawah naungan Organisasi Internasional Penerbangan Sipil Internasional. Organisasi yang didirikan berdasarkan Pasal 43 Konvensi Chicago 1944 tersebut salah satu tujuannya adalah menyelenggarakan transportasi udara internasional yang selamat, aman tertib, teratur serta mengembangkan fasilitas navigasi penerbangan dan membentuk *legal committee* yang ditugaskan untuk menyiapkan konsep-konsep konvensi internasional seperti Konvensi Den Haag 1970, Konvensi Montreal 1971, Protokol Montreal 1988, Konvensi Montreal 1991, di samping konvensi-konvensi internasional mengenai hukum udara perdata internasional. Konvensi Tokyo 1963 khususnya yang mengatur pencegahan tindakan pelanggaran atau tindakan-tindakan tertentu yang mengancam disiplin di dalam pesawat.⁵

Diberlakukannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada bagian "Menimbang" dinyatakan bahwa: (a) negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang.⁶ (b) bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara; (c) bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat

modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis; (d) bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah; (e) bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru; (f) bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Penerbangan.⁷

Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁸ Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.⁹

B. RUMUSAN MASALAH

⁷ Ibid.

⁸ Pasal 1 angka (48) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁹ Pasal 1 angka (49) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁵ Ibid, hal. 129.

⁶ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada bagian "Menimbang"

1. Bagaimana bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan?
2. Bagaimana sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan ?

C. METODE PENELITIAN

Penyusunan karya ilmiah dalam bentuk Skripsi ini, menggunakan metode penelitian hukum normatif. Bahan-bahan hukum yang digunakan sebagai penunjang dikumpulkan melalui studi kepustakaan yang terdiri dari:

1. Bahan-bahan hukum primer, yaitu: peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan dan transportasi udara.
2. Bahan-bahan hukum sekunder, terdiri dari: Literatur-literatur dan karya-karya ilmiah hukum yang khusus membahas mengenai masalah-masalah penerbangan;
3. Bahan-bahan hukum tersier, terdiri dari kamus hukum yang digunakan untuk memberikan penjelasan mengenai istilah-istilah dan pengertian yang digunakan dalam penulisan ini.

Bahan-bahan hukum tersebut setelah dikumpulkan dianalisis secara kualitatif dan analisis deskriptif yuridis, agar dapat diperoleh gambaran umum dari aspek hukum mengenai permasalahan yang akan dibahas dan untuk menyusun kesimpulan sebagai jawaban dari rumusan masalah yang telah dibahas.

PEMBAHASAN

A. TINDAK PIDANA DI DALAM PESAWAT UDARA SELAMA PENERBANGAN

Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan: Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
- d. perbuatan asusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

Pasal 55 menyatakan: “Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan”. Pasal 56 ayat:

- (1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 57 menyatakan: “Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri”.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95. Semua calon penumpang pesawat udara, penumpang khusus, awak pesawat udara, calon jemaah haji, dokumen penumpang pesawat udara, bagasi tercatat (*check baggage*), bagasi kabin (*cabin baggage*), cargo maupun pos harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas

keamanan (*security personnel*) untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Di samping itu, petugas keamanan (*security personnel*) juga harus mengawasi jalur dari *check-in counter* ke ruang tunggu dan sisi udara (*air side*), jalur menuju pesawat udara dan sebaliknya berikut.¹⁰

Setiap calon penumpang pesawat udara, harus diperiksa oleh petugas keamanan (*security personnel*) Bandar udara baik pemeriksaan secara fisik dan/atau menggunakan alat bantu pemeriksaan. Pemeriksaan tersebut dapat menggunakan alat bantu yang diselingi dengan pemeriksaan secara fisik dengan cara diacak. Setiap calon penumpang pesawat udara yang dicurigai harus diperiksa secara fisik lebih intensif. Petugas keamanan Bandar udara berhak melarang terbang calon penumpang yang menolak dan yang tidak mau diperiksa secara fisik maupun dengan menggunakan alat bantu. Apabila petugas keamanan (*security personnel*) bandar udara memberitahukan kepada perusahaan penerbangan bahwa calon penumpang tidak mau diperiksa, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menolak keberangkatan calon penumpang yang tidak mau diperiksa oleh petugas keamanan penerbangan. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib memberitahu alasan penolakan keberangkatan kepada calon penumpang yang bersangkutan. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib menyediakan blanko

identitas yang memuat nama, alamat pemilik untuk diisi dan dipasang oleh penumpang pada bagasi kabinnya. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menempatkan petugas keamanan (*security personnel*) dan bekerja sama dengan petugas keamanan (*security personnel*) Bandar udara untuk melaksanakan pemeriksaan penumpang. Perusahaan penerbangan yang mengangkut calon penumpang harus menempatkan petugas yang berwenang di ruang tunggu untuk melakukan pemeriksaan pas naik (*boarding pass*) calon penumpang yang akan naik ke pesawat udara sesuai dengan tujuan masing-masing.¹¹

Calon penumpang pesawat udara anak-anak di bawah umur 8 tahun harus disertai dengan pengantar atau orang yang bertanggung jawab baik awak pesawat udara atau orang yang bertanggung jawab baik calon penumpang wanita hamil tua 8 bulan harus disertai dengan surat keterangan dokter. Orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri harus disertai dengan surat keterangan dokter dan disertai dengan pengantar, sedangkan pengangkutan jenazah harus disertai dengan surat keterangan dari instansi kesehatan. Pengangkutan orang gila, orang tahanan atau *deportee* harus dikawal oleh petugas yang berwenang. Perusahaan penerbangan yang mengangkut harus menolak calon penumpang anak-anak yang tidak disertai pengantar dengan surat keterangan dokter, orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri tidak disertai dengan surat keterangan dokter dan pengantar, jenazah yang tidak disertai dengan surat keterangan dari instansi yang berwenang, orang gila yang tidak dikawal, tahanan maupun *deportee* yang tidak dikawal oleh petugas yang berwenang. Demikian pula perusahaan penerbangan yang akan mengangkut juga dapat menolak calon

¹⁰ H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Edisi I. Cetakan Ke- I. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta. 2011. hal. 94. (Lihat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95 tentang Petunjuk Pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang Barang dan Kargo yang Diangkut Pesawat Udara Sipil.

¹¹ Ibid, hal. 95.

penumpang yang mabuk, buron atau dicurigai berdasarkan informasi petugas yang berwenang.¹²

B. SANKSI PIDANA BAGI PELAKU TINDAK PIDANA DI DALAM PESAWAT UDARA SELAMA PENERBANGAN

Keistimewaan norma hukum itu justeru terletak pada sifatnya yang memaksa dengan sanksinya yang berupa ancaman hukuman. Alat kekuasaan negara yang berusaha agar peraturan hukum ditaati dan dilaksanakan. Setiap norma paling tidak mempunyai beberapa unsur, yaitu:

- a. Sumber, yaitu dari mana asal norma itu;
- b. Sifat, yaitu syarat-syarat kapan norma itu berlaku;
- c. Tujuan, yaitu untuk apakah norma itu dibuat;
- d. Sanksi, yaitu reaksi (alat pemaksa) apakah yang akan dikenakan kepada orang yang melanggar atau tidak mematuhi norma itu.¹³

Hukum pidana adalah hukum yang mengatur tentang pelanggaran dan kejahatan terhadap kepentingan umum. Pelanggaran dan kejahatan tersebut diancam dengan hukuman yang merupakan penderitaan atau siksaan bagi yang bersangkutan.¹⁴ Kejahatan adalah perbuatan pidana yang berat. Ancaman hukumannya dapat berupa hukuman denda, hukuman penjara, hukuman mati dan kadangkala masih ditambah dengan hukuman penyitaan barang-barang tertentu, pencabutan hak-hak tertentu serta pengumuman keputusan hakim.¹⁵

Pada dasarnya tindak pidana adalah perbuatan atau serangkaian perbuatan yang padanya dilekatkan sanksi pidana. Dengan demikian dilihat dari istilahnya,

hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak pidana, sedangkan sifat-sifat orang yang melakukan tindak pidana tersebut menjadi bagian dari persoalan lain, yaitu pertanggung jawaban pidana.¹⁶

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan dalam Pasal 412 ayat:

- (1) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (3) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (4) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu)

¹² Ibid. hal. 95.

¹³ Yulies Tiena Masriani, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, November 2009, hal. 6.

¹⁴ Ibid, hal. 60.

¹⁵ Ibid, hal. 60.

¹⁶ Chairul Huda, Dari "Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada "Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan (Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana)", Kencana, Jakarta, 2006, hal. 15.

- tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (5) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
- (7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.¹⁷

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2006 tentang Pengesahan *International Conventional For The Suppression Of Terrorist Bombings*, 1997 (Konvensi Internasional Pemberantasan Pengeboman Oleh Teroris, 1997. Konvensi Internasional Pemberantasan Pemboman Oleh Teroris, 1997.

Pasal 6 ayat:

1. Setiap Negara Pihak wajib mengambil tindakan-tindakan yang mungkin perlu untuk memberlakukan yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan seperti yang ditetapkan dalam Pasal 2, apabila:
 - a. Kejahatan tersebut dilakukan di dalam wilayah Negara yang bersangkutan;

- b. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat terbang berbendera Negara yang bersangkutan atau pesawat terbang terdaftar berdasarkan peraturan perundang-undangan Negara yang bersangkutan pada saat kejahatan tersebut dilakukan;
 - c. Perbuatan tersebut dilakukan oleh warganegara, dari Negara yang bersangkutan.
2. Suatu Negara Pihak juga dapat membentuk yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan jika:
 - a. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap warga negara dari Negara tersebut,
 - b. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap fasilitas Negara atau pemerintah Negara tersebut di luar negeri, termasuk perwakilan diplomatik atau konsuler Negara yang bersangkutan;
 - c. Kejahatan tersebut dilakukan oleh orang yang tidak memiliki kewarganegaraan yang biasa bertempat tinggal di dalam wilayah Negara yang bersangkutan;
 - d. Kejahatan tersebut dilakukan sebagai upaya untuk memaksa Negara yang bersangkutan untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan;
 - e. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat yang dioperasikan oleh Pemerintah Negara yang bersangkutan.

Apabila masyarakat dapat hidup damai, tenteram dan aman maka kehidupan mereka perlu diatur dengan sebaik-baiknya. Mengatur kehidupan masyarakat perlu kaidah-kaidah yang mengikat setiap anggota masyarakat agar tidak terjadi kejahatan dan pelanggaran terhadap ketertiban umum. Dalam hal ini hukum pidana sangat besar artinya bagi kehidupan masyarakat, sebab hukum pidana adalah: hukum yang mengatur tentang kejahatan dan pelanggaran terhadap kepentingan umum dan perbuatan tersebut diancam

¹⁷ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

dengan pidana yang merupakan suatu penderitaan.¹⁸

Keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya bagi penumpang selama penerbangan hanya dapat dilaksanakan secara efektif apabila terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan selama penerbangan dan pengendalian serta pengawasan tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur penerbangan yang perlu diperhatikan pihak-pihak yang terkait dengan upaya perlindungan keamanan bagi penumpang dan barang di dalam pesawat udara selama penerbangan.

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yakni melakukan perbuatan asusila, melanggar ketertiban dan ketentraman dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara dan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, Perbuatan-perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana.
2. Sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan dipidana dengan pidana penjara atau pidana denda sesuai dengan tindak pidana yang dilakukan. Sanksi pidana penjara yang diberlakukan mulai dari paling

singkat 1 tahun dan paling lama 15 tahun penjara dan Pidana denda paling sedikit Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah) dan paling banyak Rp 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

B. SARAN

1. Untuk mencegah bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan diperlukan peningkatan pengendalian dan pengawasan yang efektif mengenai persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara selama penerbangan dari tindakan melawan hukum yang dapat terjadi selama penerbangan.
2. Mengingat kejahatan penerbangan dapat mengancam keselamatan para penumpang, pesawat udara sangat merugikan perkembangan angkutan udara internasional dan kepercayaan masyarakat terhadap keamanan penerbangan sipil, maka perlu dicegah dan bagi pelakunya harus dikenakan hukuman yang berat. Pemberlakuan sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan dalam pelaksanaannya perlu dilaksanakan dengan memperhatikan kerugian yang timbul akibat perbuatan tersebut sehingga pidana penjara paling lama dan denda paling banyak sesuai unsur-unsur tindak pidana yang terjadi perlu diterapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, *Kamus Hukum*, PT. Citra Umbara, Bandung, 2008, hal. 429.
- Hamzah, Andi, *Terminologi Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.

¹⁸ Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan Kelima, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hal. 209.

- , *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cetakan III. Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Huda Chairul, Dari *"Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada "Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan (Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana)*, Kencana, Jakarta, 2006.
- Kansil, C.S.T., Christine S.T. Kansil, Engelen R. Palandeng dan Godlieb N. Mamahit, *Kamus Istilah Aneka Hukum*, Edisi Pertama, Cetakan Kedua, Jala Permata Aksara, Jakarta, 2010.
- Likadja, Frans, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Binacipta, 1987.
- Lestari, Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.
- Marpaung, Leden, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Jakarta. 2005.
- Martono, H. K., *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987.
- , *Pengantar Hukum Udara, Nasional dan Internasional*, Ed. I. Cet. ke-2. PT. RadjaGrafindo Persada. Jakarta. 2011.
- Martono, H.K., dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*, Cetakan Ke-I. Mandar Maju, Bandung, 2011.
- Martono, H.K., Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Edisi I. Cetakan Ke- I. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta. 2011.
- Martono, H.K., dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)*. Ed. I. Cetakan ke-I. PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2012.
- Masriani Tiena Yulies, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, PT. Rineka Cipta, Jakarta. 2008.
- Ningrum Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.
- Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan Kelima, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007.
- Suriaatmadja Tohir Toto, *Masalah dan Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Udara Nasional*, Cetakan I. Mandar Maju, Bandung. 2006.
- SUMBER-SUMBER LAIN
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1976 Tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bertalian Dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-Undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1976 Tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 dan Konvensi Montreal 1971.